sensacje
20
WIEKU

Jerzy
Domański

zagadka epoki

Jerzy Domański

Zagadka epoki

GB JORDNOL S.A.
ul. Mickiewicza 31
34-785 Jordanów
☎(187)75853 * POLAND



Wydawnictwo
Ministerstwa Obrony Narodowej

Leśniakiewicz, Kętrzyn, Lipiec '79

Ziemi widzi wyłącznie ich powierzchnię dolną lub górną.

I wreszcie najrzadziej spotykana odmiana niezidentyfikowanych obiektów latających to gwiazdy mieniące się wszystkimi kolorami o charakterystycznych dla UFO możliwościach manewrowych. O nich do tej pory wiadomo najmniej. Przypuszcza się, że ich przeznaczeniem są również prace badawcze i rozpoznawcze środowiska naszej planety. Prawdopodobnie są to statki bezzałogowe, zdalnie kierowane, zaprogramowane i działające automatycznie. Ich odmienny kształt można wytłumaczyć pochodzeniem z innej planety, natomiast rodzaj względnie metoda napędu pozostaje prawdopodobnie ta sama.

Wszystko są to jednak tylko okruchy wiadomości na temat niezidentyfikowanych obiektów latających, jakie do tej pory zdołano zebrać i uporządkować.

Ale gdyby tak któregoś dnia NOL wylądował na ziemi i można byłoby go bez przeszkód zbadać, wówczas dopiero poznalibyśmy dokładnie jego konstrukcję — pomyśli sobie niejeden z nas. Okazuje się, że sprawa mogłaby nie przedstawiać się tak prosto. Bo oto, jak napisano w szwajcarskiej gazecie „Neues Europa" z grudnia 1956 r., na Spitsbergenie znaleziono podobno latający spodek porzucony przez załogę. Przewodniczący powołanej norweskiej komisji badawczej Darnhyl oświadczył: „Stwierdzamy kategorycznie, iż dysk ten nie mógł zostać skonstruowany w jakimkolwiek kraju na Ziemi. Wszyscy eksperci z ko-

misji zgodnie orzekli, iż materiały, z jakich go wykonano, można otrzymać jedynie dzięki takim procesom chemicznym i fizycznymi, których dotychczas nie znamy".

Ponadto Darnhyl oznajmił dziennikarzom, że komisja badawcza nie opublikuje szczegółowego komunikatu, dopóki znaleziony obiekt nie zostanie zbadany przez specjalistów z USA i Wielkiej Brytanii, a wynik badania nie zostanie z nimi przekonsultowany. Widocznie jakieś nieznane powody zadecydowały, że nie podano żadnego dalszego komunikatu w tej sprawie.

Można sobie zadać także pytanie, czy na Ziemi próbowano kiedyś zbudować statek powietrzny lub statek kosmiczny podobny do latającego talerza? Owszem, były takie próby.

Jak podaje w swojej książce pt: „Die deutsche Waffen und Geheimwaffen des 2. Weltkrieges" autor zachodnioniemiecki Rudolf Lusar już od 1941 r. prowadzone były przez zespół konstruktorów: Niemców — Schrievera, Habermohla i Miethego oraz Włocha Bellonzo, prace nad skonstruowaniem obiektu latającego w postaci szerokiego, płaskiego, obracającego się wokół swej osi dysku, zwanego także latającą szybą, oraz umieszczonej wewnątrz niego nieruchomej kopułowatej kabiny. Latający dysk (Fliegende Scheibe) miał aż 42 m średnicy i za pomocą rozmieszczonych na zewnętrznej krawędzi dysz, przez które wylatywał strumień gazów, dając odrzut w żądanym kierunku, zdolny był wznosić się pionowo w górę, lecieć do przodu, do tyłu, względnie skośnie lub

opadać w dół. Pierwszy próbny lot odbyli na nim konstruktorzy Habermohl i Schriever w Pradze dnia 14 lutego 1945 r. Podczas tego lotu, który trwał 3 minuty, dysk rozwinął prędkość ok. 2000 km/h i osiągnął wysokość 12 400 m. Obliczeniowa prędkość tej dziwnej konstrukcji wynosić miała 4000 km/h. Nie osiągnięto jej, prace przerwano w związku z zakończeniem wojny. Przy okazji warto zaznaczyć, że równolegle do badań, które prowadzono w Pradze Czeskiej, identycznymi zagadnieniami zajmował się specjalny zakład konstrukcyjny we Wrocławiu, którego kierownikiem był inżynier Miethe. Na krótko przed kapitulacją hitlerowcy zniszczyli wszystkie prototypy latających dysków, a także ich plany.

Latający dysk zbudowany przez człowieka, mimo że swym wyglądem łudząco przypominał NOL, nie miał jego najważniejszych cech charakterystycznych — nie osiągał olbrzymich przyśpieszeń i wielkich prędkości. Jego prędkość równa 2000 km/h była wtedy na pewno oszałamiająca, ale mimo wszystko bardzo mała w stosunku do osiąganych przez latające spodki. A wszystko dlatego, że napędzano go za pomocą rewelacyjnego, co prawda, wówczas silnika cieplnego — silnika odrzutowego, który nawet i dzisiaj, mimo wielu udoskonaleń, nie jest w stanie przekroczyć progu swoich możliwości technicznych.

Nasuwa się pytanie — czy istnieje lub może istnieć takie źródło napędu, które zapewniłoby statkom latającym tak fantastyczne osiągi, jakimi legitymują się latające talerze?

Do tej pory zawsze tak było, że największe wynalazki komunikacyjne, a więc wóz na kołach, statek, samolot itp. powstały w wyniku uważnej i analitycznej obserwacji przyrody.

Czy zatem i w tym przypadku odpowiedzi na interesujące nas pytanie należy szukać w przyrodzie?

Po wnikliwej obserwacji można prawie ze stuprocentowym prawdopodobieństwem stwierdzić, że w przestrzeni międzyplanetarnej oraz na Ziemi i innych planetach, ba, wszędzie we wszechświecie, istnieje siła zdolna do unoszenia w przestrzeni prawie wszystkiego z dowolną prędkością oraz również nieomal w bezruchu, a także pozwalająca na nagły start w górę z niezwykłą prędkością... Jest nią siła ciążenia, zwana także siłą grawitacji.

Możliwość dowolnej regulacji siły ciężkości, co byłoby zadaniem silnika antygrawitacyjnego, dostarczałaby właśnie takiej niezwykle dogodnej metody napędu. Wtedy łatwo można byłoby wytłumaczyć wszelkie objawy pozornego braku bezwładności, niezwykle wielkich przyśpieszeń itp., gdyż talerze poruszałyby się po prostu w polu sił ciężkości w kierunku od Ziemi lub do Ziemi.

Takie pole sił można wytworzyć trzema sposobami: przez likwidację ciążenia zewnętrznego za pomocą sił magnetycznych, przez izolację oddziaływania pól grawitacyjnych Ziemi i innych ciał niebieskich, wreszcie przez odwrócenie kierunku działania grawitacji ziemskiej.

Czy to będzie możliwe? Jak najbardziej. Pierw-

dzać, ale w rzeczywistości wszystkie przesłanki na to wskazują, że pola magnetyczne i elektromagnetyczne powinny odpychać się od grawitacyjnego. Latający talerz prawdopodobnie wytwarza silne pole magnetyczne o regulowanym natężeniu. Odpycha się ono od pola przyciągania Ziemi, umożliwia ruch latającego talerza w dowolnym kierunku. Czy tak jest w istocie, brak jeszcze potwierdzenia. Wiadomo na pewno ze zjednoczonej teorii pola Alberta Einsteina, że między grawitacją a siłami elektromagnetycznymi istnieje ścisły związek i jakaś zasada ich współzależności. Nie została ona jeszcze odkryta.

Uczony radziecki D. D. Iwanienko, usiłując wyjaśnić istotę grawitacji, przyjął założenie, że podobnie jak elektryczność i magnetyzm przenoszą cząstki — elektrony, a światło — fotony, tak muszą istnieć cząstki przenoszące ciążenie, które nazwał grawitonami. Jeżeli uda się je wyodrębnić i poznać ich właściwości, wówczas wytworzenie ujemnych grawitonów, np. w silniku antygrawitacyjnym, pozwoli uzyskać olbrzymią siłę napędową. Z szeregu równań matematycznych ułożonych przez Iwanienkę wynika, że grawitony po bardzo długim czasie powinny zamieniać się w promieniowanie elektromagnetyczne. A więc jeżeli hipoteza ta jest słuszna, to grawitony zanikają w bardzo dużej odległości od wysyłającego je ciała. Oznaczałoby to, że Ziemia, począwszy od pewnej krytycznej granicy nie znajduje się w sferze przyciągania dalekich galaktyk oraz że w przestrzeni kosmicznej istnieją określone skończo-

ne średnice ciążenia. Ponieważ jest to sprzeczne z tzw. Paradoksem Seeligera, który twierdzi z kolei, że jeśli wszechświat rozciąga się w nieskończoność i zawiera nieskończoną liczbę gwiazd, to ciążenie musi być również nieskończone w każdym miejscu — teoria Iwanienki nie została jeszcze przez naukę zaakceptowana. Trzeba jednak przyznać, że jest ona oryginalna i usiłuje wyjaśnić istotę grawitacji, a przynajmniej wskazuje drogę, po której należy kroczyć.

Jakby na potwierdzenie tego Amerykaninowi T. T. Brownowi udało się zbudować model statku latającego o napędzie elektrograwitacyjnym. W modelu tym siła nośna uzyskiwana jest przez silnik elektrograwitacyjny wytwarzający grawitony o ciężarze ujemnym. Dodatkowy ciąg silnika powstaje na tarczowym kondensatorze elektrostatycznym, umożliwiającym za pomocą przełączników ruch modelu w dowolnym kierunku. Podczas prób laboratoryjnych model o średnicy 0,5 m, przy napięciu na elektrodach 50 000 V, osiągnął na torze kołowym o promieniu 3 m prędkość rzędu 19 km/h. Następnie przeprowadzono próby modelu na torze o promieniu 7,5 m, najpierw przy napięciu na elektrodach 150 000 V, a potem 15 000 000 V. Osiągano coraz większe prędkości lotu. Początek został zrobiony.

Przy okazji warto wspomnieć także o pracach zachodnioniemieckiego uczonego Burckharda Heima. Jako pracownik jednego z niemieckich instytutów chemii technicznej w 1944 r., w wieku 18 lat, padł ofiarą eksplozji, tracąc wzrok, obie dło-

nie i częściowo słuch. Jednak nie załamał się i po wojnie ukończył studia, a następnie zajął się problemem grawitacji, a szczególnie możliwości stworzenia grawitacji „ujemnej", dzięki czemu stałaby się możliwa regulacja odpychania się mas. Teoretycznie Heim uzasadnił, że może istnieć ścisły związek między dwoma podstawowymi równaniami fizyki: równaniem „zjednoczonego pola" Einsteina i równaniem Plancka. W swych założeniach Heim czterowymiarowy model wszechświata, który teoretycznie przyjął Einstein, wzbogacił jeszcze o dwa nowe wymiary. Heim, wraz ze swym współpracownikiem Hansem Goslichem, specjalistą od balistyki, zbudował model statku latającego, który jest zdolny do przetwarzania fal elektromagnetycznych w fale grawitacyjne. Wstępne próby modelu pozwalają mieć nadzieję, że być może w przyszłości uda się zbudować statek kosmiczny w kształcie elipsoidy, jak obliczenia wykazują, o wysokości 22,5 m, o napędzie antygrawitacyjnym. Statek ten będzie mógł osiągnąć Księżyc w czasie 3,5 godziny, a podróż nim na Marsa trwać będzie zaledwie 55 godzin.

Inną, równie ciekawą, hipotezę o możliwości zmniejszania grawitacji ogłosił w latach pięćdziesiątych radziecki fizyk profesor dr Cyryl Staniukowicz. Doszedł on mianowicie do wniosku, że wartość grawitacji nie jest stała, a zmienia się w zależności od stanu cząstek elementarnych, a szczególnie od temperatury. A więc przez zwiększanie lub zmniejszanie temperatury jakiegoś ciała lub objektu można zmieniać grawitację.

Profesor Staniukowicz przypuszcza, że obniżenie temperatury materii do zera bezwzględnego (—273°C) zmniejszy znacznie siłę grawitacji, a być może nawet spowoduje całkowite jej zniknięcie. I odwrotnie, zwiększenie temperatury materii przyczyni się do znacznego wzrostu siły ciężkości. Jako przykład przytacza gwiazdę — białego karła, która odznacza się szczególnie wysoką temperaturą i niesłychaną grawitacją. Astronomowie obliczyli, że materia 1 cm³ takiej gwiazdy waży w odniesieniu do warunków ziemskich aż 32 tony, co z górą milion razy przewyższa gęstość platyny.

Już z tych kilku przykładów wynika, że napęd antygrawitacyjny może być wykorzystywany przez niezidentyfikowane obiekty latające, gdyż jego realizacja w warunkach ziemskich jest możliwa.

Wielce oryginalną hipotezę na temat napędu latających spodków ogłosił także w latach pięćdziesiątych amerykański profesor Bondi na konferencji w Chapel-Hill. Oświadczył on, że do napędu tajemniczych obiektów połączono zjawisko antygrawitacji z antymaterią. Cząstki antymaterii, zdaniem uczonego, takie jak dodatnie elektrony, antyprotony itd., powinny być przez zwykłą materię nie przyciągane, lecz odpychane. A jeżeli tak byłoby w istocie, to wystarczyłoby stworzyć taki układ, w którym jedna część byłaby wykonana z normalnej materii, a druga z antymaterii. Zależnie od ustawienia w stosunku do Ziemi układ taki byłby przez nią przyciągany lub odpychany i umożliwiałby lot w dowolnym kierunku.

Zupełnie odmienne zdanie co do napędu NOL